Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

SCHIFF Classic

1/2023 Januar/Februar

SCHIFF Classic

EUR 9,50
A: EUR 10,50
CH: sFr 15,20
BeLux: EUR 10,90
NL: EUR 10,90
SK, I: EUR 12,80
FIN: EUR 13,30
S: SKR 117,00
DK: DKK 99,95

4 198450 009509 01

BISMARCK-OFFIZIER
Der ranghöchste Überlebende des Untergangs

Mythos *Emden*

Handelskrieg 1914:
Kampf und Schicksal des erfolgreichsten deutschen Kreuzers

Schlacht von Leyte 1944: Triumph für die U.S. Navy im Pazifikkrieg

Seemacht Frankreich? Warum die Flotte Ludwigs XIV. scheiterte

Ab 1932 geplant: Völlig neuer Schiffstyp der Kriegsmarine

Top oder Flop? Was leisteten die „Flottenbegleiter" tatsächlich?

Kurs auf 2023!

Jetzt neu am Kiosk!

Das *Schiff Classic* Jahrbuch widmet sich dem Flugzeugträger Graf Zeppelin und vielen anderen Themen rund um die historische Schifffahrt.

Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter www.mykiosk.com finden oder QR-Code scannen!
Oder online bestellen unter
www.schiff-classic.de

Liebe Leserinnen und Leser,

Menschen entscheiden, und Menschen sind entscheidend. Das wissen auch die Angehörigen der Deutschen Marine, weswegen sich viele in der Marine-Offizier-Vereinigung zusammenfinden. Die MOV ist eine große Gemeinschaft aktiver und ehemaliger Marineoffiziere, Reserveoffiziere und Zivilisten. Über Generationen schon bindet sie ein stabiles Band der Kameradschaft, und ein Ende ist nicht abzusehen. 1918 aus purer Not vor einer ungewissen Zukunft heraus geboren, entstand aus einer anfangs standesbewussten Lebens- und Überlebensorganisation eine bürgerliche Wertegemeinschaft (Marine-Offizier-Hilfe, ab 1921 Marine-Offizier-Vereinigung, nach dem Zweiten Weltkrieg wieder Marine-Offizier-Hilfe und 1966 bis heute MOH/MOV).

Die 1918 gegründete Marine-Offizier-Hilfe entstand als standesbewusste Lebens- und Überlebensorganisation. Heute ist die MOH/MOV unseren demokratischen Werten und der Völkergemeinschaft verpflichtet

Sie pflegt auf der Basis demokratischer Normen sowohl soldatische Tugenden und maritime Bräuche als auch Kameradschaft und Patriotismus und ist allen Marineoffizieren in- und außerdienstlich eine ideelle Heimat. Und eine materielle, wenn ihre Mitglieder aktive finanzielle und praktische Unterstützung leisten oder selbst erfahren. Darüber hinaus stellt die MOV mit dem Deutschen Maritimen Kompetenz Netz (DMKN) ein Forum für marinehistorische Diskussionen und Veröffentlichungen dar. Sie gibt Gelegenheit, persönliche maritime Interessen und Erfahrungen auszutauschen und als hochgeschätzter Multiplikator maritimer Sicherheitspolitik unseres Landes in der Gesellschaft zu wirken.

Um einen zusätzlichen fundierten Beitrag in den vielschichtigen politischen Debatten zu leisten, votierte der MOV-Vorstand für ein eigenes Marine Institut. 1973 als Deutsches Marine Institut gegründet, wendet sich das Deutsche Maritime Institut in einem nationalen und internationalen Netzwerk maritimen Aspekten der Verteidigungspolitik in der Öffentlichkeit zu. Gerade vor dem Hintergrund des Ukraine-Krieges, der auch die Frage nach der künftigen strategischen Ausrichtung der Ostsee mit den beiden potenziellen neuen NATO-Partnern Finnland und Schweden stellt, werden derzeit sehr intensive, bereichernde Diskussionen auf allen Ebenen geführt.

Von der erst jüngst aufgestellten JuMOV (Arbeitsgruppe Junge Marine-Offizier-Vereinigung) und dem Blog Meer Verstehen (www.mehrverstehen.net) versprechen sich die Verantwortlichen zudem frische Ideen und Impulse, um die demografischen sowie sicherheits- und gesellschaftspolitischen Herausforderungen der kommenden Jahre meistern zu können. Alle untereinander eng verzahnten Vereinigungen bündeln die Leitmotive für deutsche Marineoffiziere, die, aus der Enge nationalistischer Fesselung herausgetreten, für einen aufgeklärten, verfassungsorientierten Patriotismus innerhalb der Völkergemeinschaft stehen. Dies ist eine alle Mitglieder von MOH, MOV, JuMOV und DMI einende ehrenvolle Verpflichtung (weitere Informationen: www.marineforum.online).

Eine spannende Lektüre und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel wünscht

Ihr
Guntram Schulze-Wegener

Dr. Guntram Schulze-Wegener,
Fregattenkapitän der Reserve, Herausgeber und Verantwortlicher Redakteur

Gemeinsam sind wir stark, dafür steht die Marine-Offizier-Vereinigung – auch unter Pandemie-Bedingungen
Foto: picture-alliance/Epa-Efe/Focke Strangmann

12

KLEINER KREUZER *EMDEN*

Mythos für die Ewigkeit

Nur wenige Monate des Ersten Weltkriegs im Einsatz, glückte *SMS Emden*, was sonst keinem Kreuzer gelang – bis zum bitteren Ende

36

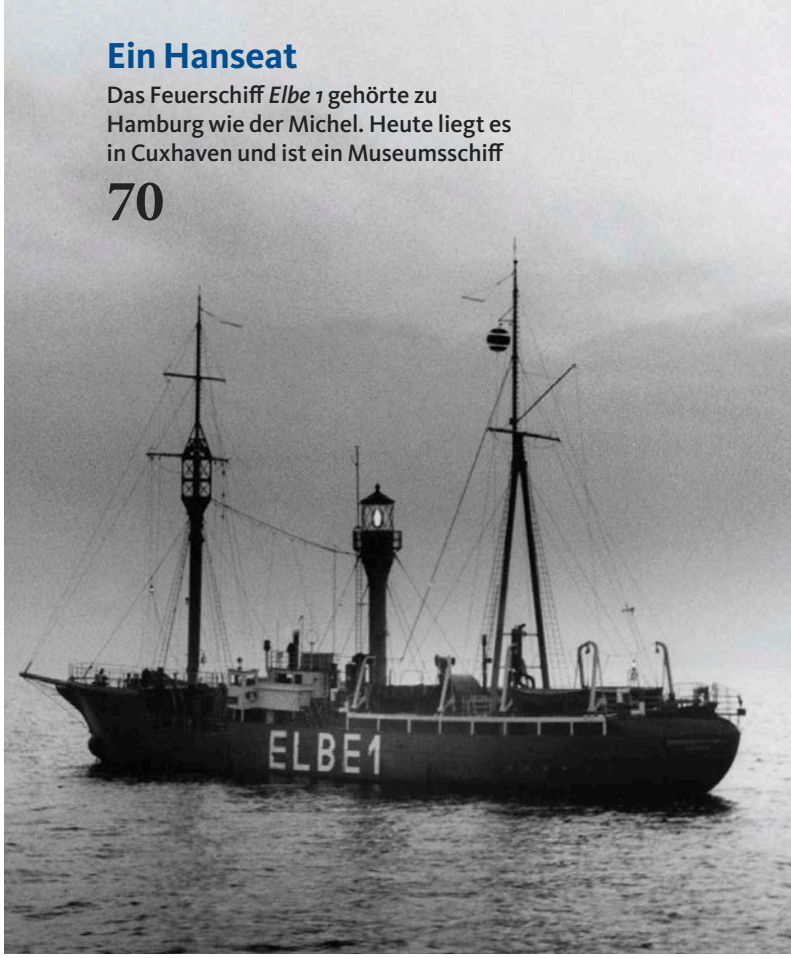
Buddelschiffe

Der Zeitvertreib von einst ist heute ein (günstiges) Hobby für Enthusiasten

Entscheidung 1944

Im unübersichtlichen Leyte-Golf siegte die U.S. Navy über Japan

42



Ein Hanseat

Das Feuerschiff *Elbe 1* gehörte zu Hamburg wie der Michel. Heute liegt es in Cuxhaven und ist ein Museumsschiff

70

Flottenbegleiter der Kriegsmarine

F 1 bis F 10 waren ambitionierte Schiffsentwicklungen, hielten aber nicht, was man sich von ihnen versprochen hatte. Warum?

Schiffe für den König!

Ludwig XIV. investierte gigantische Summen in den Aufbau seiner Flotte; darunter waren wahre Prachtschiffe wie die *Soleil Royal*

DAS BESONDERE BILD

6 **Die letzte Fahrt der *Implacable* 1949**

MARITIMES PANORAMA

8 **Wissenswertes rund um die Seefahrt**

TITEL

12 ***SMS Emden***
Kriegsjahr 1914: Bei keinem anderen deutschen Schiff lagen Triumph und Tragik so eng beieinander

FASZINATION SCHIFF

24 **Dampfer auf Schweizer Seen**
Die Legenden *Blümlisalp* und *Lötschberg*

70 **Ein Wahrzeichen Hamburgs**
Geschichte des größten deutschen Feuerschiffs *Elbe 1*

SEEMANNSCHAFT & BORDLEBEN

28 **Thors Hammer**
Was 1942 aus *Mjöllnir*, Ex-*Nankin*, wurde

PHÄNOMENE & KURIOSITÄTEN

36 **Kleine Welt in der Flasche**
Buddelschiffe sind mehr als eine Liebhaberei

STRATEGIE & TAKTIK

42 **Endkampf im Pazifik 1944**
Wie die U.S. Navy nur knapp einer Katastrophe entkam

54 **Flottenbau des Sonnenkönigs**
Frankreichs Seerüstung im 17. Jahrhundert

GESTERN & HEUTE

48 **US-Reserveflotte**
Besuch der legendären Mothball Fleet vor 30 Jahren

PERSÖNLICHKEITEN

50 **Müllenheim-Rechberg und die *Bismarck***
Lebensweg eines distanzierten Patrioten

TECHNIK & GERÄT

64 **Flottenbegleiter**
Eine Fehlentwicklung der Kriegsmarine

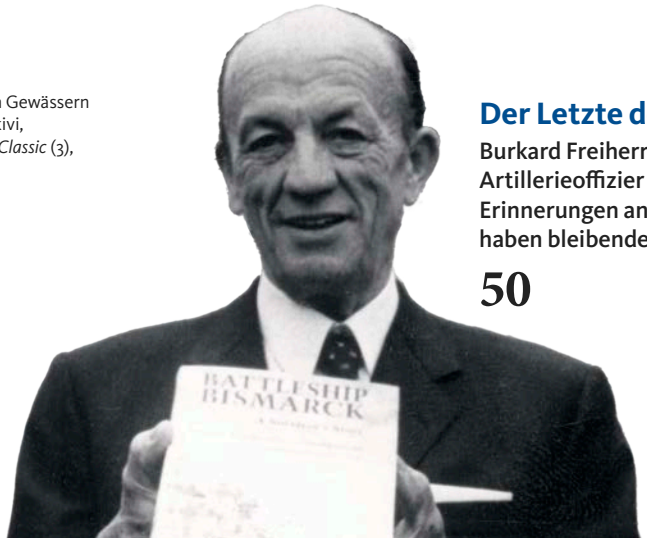
HISTORISCHE SEEKARTEN

80 **Mit roten und gelben Navigationshilfen**
1897: Helgoland, Nordsee und Stettiner Haff

RUBRIKEN

78 Service
79 Rätsel
82 Vorschau / Impressum

Titelbild: *SMS Emden* vor dem Ersten Weltkrieg in heimischen Gewässern
Titelfotos: picture-alliance/arkivi, Scherl/SZ-Photo, Archiv *Schiff Classic* (3), Archiv Karr



Der Letzte der *Bismarck*

Burkard Freiherr von Müllenheim-Rechberg war Artillerieoffizier auf dem Schlachtschiff. Seine Erinnerungen an den Untergang am 27. Mai 1941 haben bleibenden historischen Wert

50

Eine halbe Million britische Pfund wären für den Erhalt von *HMS Implacable* nötig gewesen – zu viel, entschied die Admiralty

Foto: SZ-Photo/United Archives/Topfoto

DAS BESONDERE BILD

Letzte Fahrt der *Implacable*

Ex-*Duguay-Trouin* am 2. Dezember 1949 versenkt

Das alte französische Kriegsschiff der *Téméraire*-Klasse war neben Nelsons Flaggschiff *Victory* das einzige überlebende Schiff der Seeschlacht von Trafalgar. Zwei Wochen danach kaperten die Briten die *Duguay-Trouin* und stellten sie als *HMS Implacable* in den Dienst der Royal Navy. Da die Kosten für ihre Erhaltung unerschwinglich waren, wurde das ehemalige Linienschiff Anfang Dezember 1949 aus dem Hafen von Portsmouth geschleppt und allen Protesten zum Trotz im Englischen Kanal versenkt. *AK*

ZITAT

„Sie wissen ja, Foley, dass ich nur ein Auge habe. Dann habe ich wohl auch das Recht, gelegentlich blind zu sein“

Admiral Horatio Nelson, der das eigene Flaggensignal in der Seeschlacht bei Kopenhagen am 2. April 1801 nicht richtig erkannte, zum Kommandanten der *Elephant*

AKTUELL

Cap San Diego

Erste Termine für Museumsfahrten

Die zeitlos elegante Silhouette des ehemaligen Stückgutfrachters *Cap San Diego* ist längst untrennbarer Bestandteil des Hamburger Hafenpanoramas, so wie die „Elphi“, die Speicherstadt und der altehrwürdige Michel. Aber der in den 1960er-Jahren als „weißer Schwan des Südatlantiks“ bekannt gewordene Frachter ist mehr als nur ein Museumsschiff. Die *Cap San Diego* ist vollumfänglich fahrtüchtig und „unternimmt auch in 2023 Museumsfahrten mit bis zu 500 Passagieren (gemäß den geltenden Corona-Auflagen).

Den Gästen bieten sich einzigartige Einblicke in die Seeschifffahrt der Wirtschaftswunder-Jahre, vom Wellentunnel bis zum Peildeck! Anlässlich des Hamburger Hafengeburtstags 2023 finden die Rundfahrten der *Cap San Diego* jetzt wieder statt:

5. Mai – Einlaufparade
6. Mai – Technikfahrt
7. Mai – Brunchfahrt

Weitere Informationen und Buchungsmöglichkeiten: www.capsandiego.de

Christian Koenig

Bei Museumsfahrten können Besucher alle funktionalen Bereiche hautnah erleben; hier der Steuerstand der Hauptmaschine

Foto: Christian Koenig

Der 1961 gebaute Stückgutfrachter *Cap San Diego* ist das größte fahrtüchtige Museumsschiff der Welt

Foto: picture-alliance

Großadmiral Alfred von Tirpitz ist wie Admiral Reinhard Scheer für die Deutsche Marine nicht traditionswürdig Foto: picture-alliance/akg-images

Hätten Sie's gewusst?

Nach einem Beschluss des Marinekommandos vom 21. April 2021 wurde der Marinestützpunkt Kiel-Tirpitzhafen in Marinestützpunkt Kiel-Wik umbenannt, die Tirpitz-Mole in Gorch-Fock-Mole und die Scheer-Mole in Oskar-Kusch-Mole.

Petarden – mit Sprengpulver gefüllte Gefäße – wurden auch zum Sprengen von Schiffsrümpfen verwendet.

CMA CGM Jaques Saadé ist das weltweit größte und zugleich erste Containerschiff mit LNG-Antrieb (Flüssiggas).

„Postpanamax" heißen Schiffe, die den Panamakanal nicht mehr passieren können.

„C" in den Bezeichnungen für amerikanische Flugzeugträger (z. B. *USS Lexington* CV-2) steht nicht, wie man annehmen müsste, für „Carrier", sondern für „Cruiser".

SPÖKENKRAM

Totenschiffe sind keine Legenden. Aus ihren Geschützpforten starren Totenköpfe, und Totenköpfe sind auch auf den Segeln zu sehen. An Deck steht ein Gerippe mit einem Stundenglas in der Hand, und die Mannschaft der dunklen Schiffe besteht aus Verdammten. Wer's nicht glaubt, der sollte nachts bei dichtem Nebel auf die hohe See rausfahren.

Aus: Paul Gerhard Heims: *Seespuk*. 1887, Neuauflage 1965

SPURENSUCHE

Es ist die *Äpplet*!

Schwesterschiff der *Vasa* entdeckt

Wrackfunde häufen sich in den letzten Jahren, was auch an den technischen Möglichkeiten liegt, die Schiffsarchäologen mittlerweile zur Verfügung stehen.

Jeder Fund ist dennoch ein Glücksfall für die Experten, wenn auch nicht immer sensationell. Mit einigem Recht kann man bei der Entdeckung der *Äpplet* im Schärengarten von Stockholm aber von einer Sensation sprechen. Denn bei diesem Wrack handelt es sich um eines von drei Schwesterschiffen der 1628 auf ihrer ersten Fahrt gesunkenen und dann gehobenen Dreimastgaleone *Vasa*, für die eigens ein Museum errichtet wurde. Die *Äpplet* (Apfel) lief 1629 vom Stapel, und da sie etwas breiter war als die unter Konstruktionsmängeln leidende *Vasa*, hatte man aus dem Unglück vom Vorjahr gelernt und schiffbauliche Änderungen vorgenommen. Das Schiff war im 30-jährigen Krieg eingesetzt und wurde 1659 versenkt, um es als Blockschiff gegen potenzielle Eindringlinge zu nutzen. Nach aktuellem Stand soll die *Äpplet* im Gegensatz zur *Vasa* aber nicht gehoben werden und somit auch in Zukunft der Öffentlichkeit verborgen bleiben. *GSW*

Die Seiten sind eingefallen, aber Holz und Rumpf präsentieren sich in gutem Zustand

Fotos: picture-alliance/TT NYHETSBYRÅN/ Jim Hansson, Vrak/SMTM

Gera bei der Umrüstung zum Lazarettschiff in Wilhelmshaven

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

DEUTSCHE SCHIFFE

Gera

Fracht-, Passagierdampfer und Lazarettschiff der Kaiserlichen Marine

Die *Gera* lief am 8. November 1890 in der schottischen Werft Fairfield Shipbuilding & Engineering vom Stapel und stellte am 13. Dezember als Passagierschiff des Norddeutschen Lloyd in Dienst. Der Dampfer gehörte mit seinen sieben Schwesterschiffen zur „Städte-Klasse" der Reederei und wurde auf den Überseelinien eingesetzt. Das 5.319 BRT verdrängende Schiff war 126 Meter lang, 14,6 Meter breit und hatte einen Tiefgang von etwas mehr als neun Metern. Eine Dreizylinder-Dreifach-Expansionsdampfmaschine mit 3.200 PS ermöglichte dem Einschrauben-Schiff eine Höchstgeschwindigkeit von 13 Knoten. In der ersten Klasse konnten 49, in der zweiten Klasse 38 und in der dritten Klasse 1.901 Passagiere reisen. Die Besatzungsstärke betrug 103 Personen.

Einer der prominentesten Gäste an Bord war im September 1899 Karl May, der von Suez nach Aden reiste. Nach Rückkehr des Schiffes übernahm die Kaiserliche Marine das Schiff und rüstete es in Wilhelmshaven zum Lazarettschiff um. 320 Patienten fanden nun Platz an Bord, die von 48 Ärzten und Sanitätern versorgt werden konnten. Gemeinsam mit den drei Torpedobooten S 91, S 92 und S 93 stach das Schiff am 26. Juli 1900 in See, transportierte Soldaten des Expeditionskorps gegen den Boxer-Aufstand und war vom 10. Oktober 1900 bis zum 22. Juni 1901 in Tsingtau stationiert. Nach Rückkehr in Deutschland übernahm die Reederei das Schiff wieder und verkaufte es 1908 nach Italien. Die Reederei Lloyd del Pacifico benannte es in *Valparaiso* um. Am 14. Oktober 1917 versenkte das deutsche U-Boot UB 48 das Schiff schließlich vor der libyschen Küste.

Jörg Hillmann

DIE HISTORISCHE ZAHL

3.750 Meter

tief liegt eine chinesische Flagge im Südchinesischen Meer, die bereits 2010 mit einem Tiefsee-U-Boot ausgebracht wurde und den Territorialanspruch Chinas zum Ausdruck bringen soll